

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

THIS PAGE BLANK (USPTO)

⑬



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

⑪ Veröffentlichungsnummer:

**0 123 704
A1**

⑫

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

⑲ Anmeldenummer: 83104117.3

⑤① Int. Cl.³: **B 63 B 35/42**

⑳ Anmeldetag: 27.04.83

④③ Veröffentlichungstag der Anmeldung: 07.11.84
Patentblatt 84/45

⑦① Anmelder: **Thiele, Heinrich, Dr., Otto-Kögl-Strasse 3,
D-8227 Siegsdorf (DE)**

⑦② Erfinder: **Thiele, Heinrich, Dr., Otto-Kögl-Strasse 3,
D-8227 Siegsdorf (DE)**

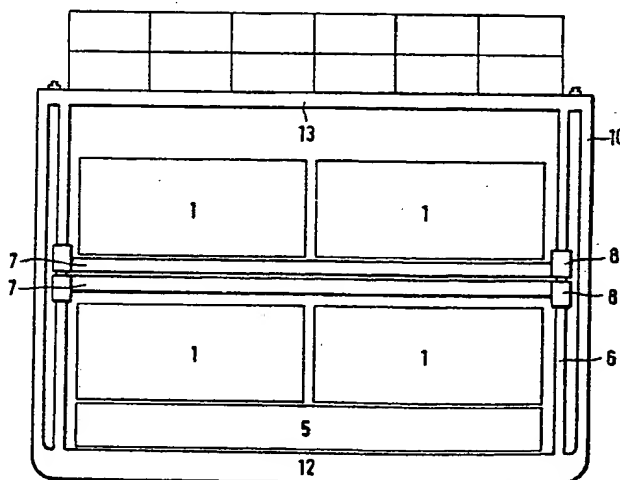
⑧④ Benannte Vertragsstaaten: **BE FR GB IT NL SE**

⑦④ Vertreter: **Lehn, Werner, Dipl.-Ing. et al, Hoffmann, Eitle
& Partner Patentanwälte Arabellastrasse 4 (Sternhaus),
D-8000 München 81 (DE)**

⑤④ **Dockschiff für den Transport von Leichtern.**

⑤⑦ Bei einem aus einem einheitlichen und geschlossenen Rumpf bestehenden, für den Transport von nebeneinander, hintereinander und übereinander angeordneten Leichtern (1) bestimmten, wenigstens zwei Stauerebenen aufweisenden und über eine verschließbare Heckpforte zugängliche Dockschiff, bei dem die untersten Leichter (1) auf dem Stauraumboden aufliegen, ist vorgesehen, daß die oberen Leichter (1) auf Zwischendecks aufliegen, die unter Verwendung von an Querbalken (7) der Zwischendecks befestigten, hydraulisch betätigbaren Selbsthebern (8) an entlang der Bordwände in Abstand voneinander angeordneten und mit senkrecht verlaufenden Profileisen versehenen Stützen (6) auf- und abwärts bewegbar und durch wieder lösbare Halterungen befestigbar sind, wobei der Höhenabstand der Zwischendecks voneinander regulierbar und der jeweiligen Bauhöhe der Leichter (1) anpaßbar ist.

Die Erfindung führt zu aus Stützen, Bodenwrangen und Deckquerbalken bestehenden Querrahmen, die durch die Zwischendecks horizontal ausgesteift werden, ermöglicht den Transport von Euronorm- und Flüssiggasleichtern und gewährleistet eine optimale Nutzung des umschlossenen Raumes.



EP 0 123 704 A1

DOCKSCHIFF FÜR DEN TRANSPORT VON LEICHTERN

Die Erfindung bezieht sich auf ein aus einem geschlossenen Rumpf bestehendes, für den Transport von nebeneinander, hintereinander und übereinander angeordneten Leichtern vorgesehenes, wenigstens zwei Stauerebenen aufweisendes und über eine verschließbare Heckpforte zugängliches Dockschiß, bei dem die untersten Leichter auf dem Stauraumboden aufliegen.

Ein derartiges Dockschiß ist aus der DD-A- 83 914 bekannt.

Die für die Ausbildung von Leichtertransportschiffen bestehenden Lehren befassen sich im wesentlichen mit der Frage, wie ein bestimmter, dem jeweiligen Transportschiß angepaßter Leichter typ auf die oberen Ebenen verbracht und dort gehalten wird, enthalten aber keine Vorschläge darüber, wie die auf zwischenstaatlichen Vereinbarungen beruhenden, den europäischen Kanal- und Schleusenmaßen angepaßten Normleichter über das Meer transportiert werden können. Auch fehlt es an Aufschluß darüber, wie ohne Inkaufnahme von totem Raum auch die den gesetzlichen Bestimmungen entsprechenden, mit Druckbehältern ausgestatteten und damit eine größere Bauhöhe aufweisenden Flüssiggasleichter auf seegängige Transportschiffe verladen werden können. Ebenso fehlt es an Vorschlägen darüber, wie die mit dem Entfall der bei Dockschiffen nicht in Betracht kommenden Querschotte verbundene Festigkeitseinbuße ausgeglichen und das Schiff so ausgebildet werden

kann, daß der Fahrbetrieb in den in Betracht kommenden Gewässern der nördlichen Hemisphäre während der Frostperiode nicht eingestellt zu werden braucht.

5 So können mit den in der DD-A- 83 914 und in der DE-C-
2 214 177 beschriebenen Transportschiffen nur Sonderleichter transportiert werden, die, wie das bei dem ersteren
der Fall ist, mit abgeschrägten Kanten auf abgeschrägten
Wandvorsprüngen aufliegen, oder die, wie das auf letztere
10 zutrifft, mittels entsprechender Halterungen am Hauptdeck
oder an den Wänden aufgehängt sind. Diese Art der Halte-
rung (lediglich an den Enden der Leichter) bringt aber
bei schwerer Ladung die Gefahr mit sich, daß sich die
Leichter entlang ihrer Längsachse durchbiegen. Aus diesem
15 Grund können auf diesen Schiffen nur solche Leichter verladen
werden, deren Breite unter der des gebräuchlichen Europatyps II liegt. - Das Positionieren der oberen Leichter
wird durch Absenken des Schiffes ermöglicht. Zu diesem
Zweck enthält bei dem ersteren Schiff jede Stauebene eine
20 besondere Heckpforte, während bei dem letzteren die Leichter
über eine im unteren Bereich angeordnete Bugpforte eingeschwommen werden, was die Ausbildung von Zwischendecks
ausschließt. Bei dem ersteren Schiff sind Zwischendecks
ausdrücklich ausgeschlossen. Das Absenken eines so großen
25 Schiffes ist jedoch mit einem beträchtlichen Zeit- und
Energieaufwand verbunden und nur an Stellen mit entsprechender Wassertiefe möglich. Daher können diese Schiffe in
flachen Flußmündungen, wie sie für die in die Arktis fließenden Gewässer charakteristisch sind, nicht be- und ent-
30 laden werden. Im übrigen sind diese Schiffe auch wegen
ihrer unzulänglichen Horizontalaussteifung für die Eisfahrt ungeeignet. Bezüglich des in der DE-C- 2 214 177 beschriebenen Schiffes gilt das auch wegen der Bugpforte.

5 Dieselben Einwände bestehen auch gegenüber einem in den
USA entwickelten und später auch in Finnland gebauten
Transportschiff. Bei diesem werden die Leichter über eine
im Hinterschiff angeordnete Hebebühne eingeschwommen und
nach Erreichen der vorgesehenen Stauebene mittels flacher,
auf Schienen laufender Transportwagen zu ihrem Liegeplatz
geschoben. Die Länge der Hebebühne muß daher der der
Leichter entsprechen. Da der von der Bühne beanspruchte
Teil des Schiffes als Stauraum verloren geht, werden für
10 diesen Schiffstyp durchweg Sonderleichter geringerer Län-
ge verwendet: bei den in den USA gebauten Schiffen so ge-
nannte SEABEE-Leichter von 29,72 x 10,87 x 3,81 m, und
bei den in Finnland gebauten Schiffen Leichter von der
halben Länge des Europatyps II. Damit ist bei beiden Aus-
15 führungen ein Einsatz der vorhandenen Leichterflotte des
Europatyps II ausgeschlossen. - Von Nachteil ist auch,
daß bei dieser Bauweise der Abstand der Stauebenen von-
einander festliegt, so daß diese Schiffe ohne Inkaufnahme
von totem Raum entweder nur Leichter normaler Bauhöhe
20 oder nur Leichter von überdurchschnittlich großer Bauhöhe
laden können. Da bei dieser Bauweise keine Zwischendecks
vorhanden sind, ist die Horizontalaussteifung unzuläng-
lich. Für die Eisfahrt ist das Schiff wegen seiner unzu-
länglichen Horizontalaussteifung und seines offenen Hecks
25 nicht geeignet.

Im Gegensatz zu den vorstehend beschriebenen Vorschlägen
soll nach der DD-A- 114 786 ein Leichtertransportschiff
mit einem energiesparenden Antrieb geschaffen werden. Zu
30 diesem Zweck ist ein katamaranartiges Schiff mit einer
Vielzahl von mit Durchlässen versehenen Bögen vorgese-
hen, wobei das über die Durchlässe eintretende Wasser
über am Boden ausgesparte Kanäle zum Heck abgeleitet wird.

- Um diese Lehre durchführen zu können, sind drei nebeneinander liegende Schwimmkörper vorgesehen, wobei die äußeren Schwimmkörper durch über den Decks liegende und querverlaufende Kastenträger miteinander verbunden sind und der durch Fluten und Kettenantrieb bewegliche, der Aufnahme der Leichter dienende mittlere Schwimmkörper mit Ketten an den Kastenträgern hängt. Über dem mittleren Schwimmkörper kann eine zweite, aus Querträgern bestehende und ebenfalls an Ketten hängende Stauebene geschaffen werden. Die Böden der drei Schwimmkörper liegen auf einer Ebene. Während der Fahrt werden die für die Auflage der Leichter bestimmten Bauteile mit den äußeren Schwimmkörpern verriegelt. Das Ein- und Ausschwimmen der Leichter wird durch gegenläufiges Verschieben der Schwimmkörper ermöglicht, wobei durch die über Rollen laufenden Ketten sichergestellt ist, daß sich die beiden äußeren Schwimmkörper im gleichen Maße heben, in dem sich der mittlere Schwimmkörper senkt.
- Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Dockschiff der eingangs genannten Art so auszubilden, daß hinsichtlich der Länge, Breite und Höhe der zu transportierenden Leichter keine Beschränkungen bestehen und das damit befähigt ist, die den Europannormen entsprechenden Leichter an Bord zu nehmen, daß es bei geringerer Tauchtiefe be- und entladen werden kann und daß eine für die Höhenschwerpunktlage des Schiffes günstige Stauung der Leichter erzielt wird. Außerdem sollen die Bordwände entlastet oder ihre Aussteifung, insbesondere im Hinblick auf die Fahrt in vereisten Gewässern, verbessert werden.

Diese Aufgabe wird gemäß der Erfindung dadurch gelöst, daß die oberen Leichter auf aus Querbalken bestehenden Zwi-

schendecks aufliegen, die unter Verwendung von an den Querbalken befestigten, hydraulisch betätigbaren Selbsthebern an entlang der Bordwände in Abstand voneinander angeordneten und mit senkrecht verlaufenden Profilleisten
5 versehenen Stützen auf- und abwärts bewegbar und durch wieder lösbare Halterungen befestigbar sind, wobei der Höhenabstand der Zwischendecks voneinander regulierbar und der jeweiligen Bauhöhe der Leichter anpaßbar ist.

10 Zweckmäßige Weiterbildungen bzw. Ausgestaltungen der Erfindung gehen aus den Ansprüchen 2 bis 9 hervor.

Die Erfindung führt bei optimaler Ausnutzung des umschlossenen Raumes zu einem kompakten und vielseitig verwendbaren Transportschiff, mit dem Leichter verschiedener Abmessungen, insbesondere auch die den europäischen Normen entsprechenden Leichter und wahlweise auch Leichter von überdurchschnittlicher Bauhöhe, zum Beispiel mit Druckbehältern ausgestattete Flüssiggasleichter, transportiert
15 werden können, wobei der Abstand der Stauerebenen voneinander der Bauhöhe der Leichter angepaßt und damit das Entstehen von totem Raum ausgeschlossen und eine optimale Höhenschwerpunktlage herbeigeführt werden kann. Hierbei ist von zusätzlichem Gewinn, daß die höhenverstellbaren
20 Zwischendecks, mit denen dieser Effekt herbeigeführt wird, zugleich der horizontalen Aussteifung der von den Stützen, den Bodenwrangen und den Querbalken des Hauptdecks gebildeten Querrahmen dienen, womit die Erfindung ein Äquivalent für die bei Dockschiffen nicht in Betracht kommenden
25 Querschotte schafft. Damit ist das Schiff auch für die Eisfahrt geeignet.

Die dies ermöglichenden Selbstheber sind nicht störanfäll-

lig, können platzsparend angeordnet werden, besitzen bei entsprechender Dimensionierung eine praktisch unbegrenzte Hubkraft und ermöglichen die Ausbildung eines über die gesamte Länge des Schiffes sich erstreckenden Hauptdecks
5 sowie dessen Nutzung zum Verstauen von Containern, wobei von zusätzlichem Vorteil ist, daß die Stützen mit dem Hauptdeck abschließen und damit die Ausbildung einer über die gesamte Länge des Hauptdecks verlaufenden Kranbahn ermöglicht wird. Im übrigen wird durch die Verwendung von
10 an den Stützen eingreifenden Selbsthebern die Ableitung der Kräfte auf die Bodenwrangen bewirkt.

Beim Ein- oder Ausschwimmen eines Leichters können die über diesen liegenden Zwischendecks so weit angehoben
15 werden, daß zwischen dem ein- bzw. auszuschwimmenden Leichter und den darüber befindlichen Zwischendecks ein der Wasserbewegung entsprechender Sicherheitsabstand besteht.

20 Zufolge der Verlegung der Antriebsaggregate in das sich verjüngende und damit für das Verstauen von Leichtern nicht in Betracht kommende Vorderschiff kann der Stauraumboden in ganzer Länge zum Verstauen von Leichtern genutzt werden, wobei die Ausbildung eines aus Ballast- und /oder
25 Treibstofftanks bestehenden, auf den Bodenwrangen aufliegenden Podestes das Ein- und Ausschwimmen der Leichter bei geringer Tauchtiefe ermöglicht, was zu einer beträchtlichen Zeit- und Energieeinsparung führt. Zeitsparend ist auch die von der Erfindung getroffene Anordnung, daß eine
30 beliebige Anzahl von Selbsthebern synchron geschaltet werden kann, weil sie das Einschwimmen der hinteren Leichter während des Hebens der vorderen Leichter ermöglicht. Gleiches gilt in umgekehrter Reihenfolge für das Entladen.

5 Fig. 1 den Längsschnitt durch ein mit zwei Stau-
 ebenen versehenes Dockschiff;

10

15

20

25

Fig. 1 läßt erkennen, daß das Dockschiff Leichter 1 größerer Abmessungen und als Decklast Container geladen hat. Das Ein- und Ausschwimmen der Leichter erfolgt über eine Heckpforte 2. Zufolge der Anordnung der Antriebsaggregate 3 im Vorderschiff ist das bei geringer Tauchtiefe durchführbar. Unter dem Stauraumboden sind Ballast- und/oder Treibstofftanks 5 erkennbar.

Fig. 2 läßt erkennen, daß an den Längsseiten des Schiffes in gleichmäßigem Abstand voneinander Stützen 6 angeordnet sind, an denen das aus Querbalken 7 und Selbsthebern 8 bestehende Zwischendeck auf- und abwärts bewegt werden kann. Auf den vier vorderen Querbalken 7 liegen zwei Leichter 1 auf. Die Flügel der Heckpforte 2 sind geöffnet.

Aus Fig. 3 ist ersichtlich, daß der eine freistehende Stütze 6 umschließende Selbstheber 8 zwei Hydraulikzylinder 9 aufweist, wodurch sich ein rechteckiger Grundriß ergibt. Der Selbstheber 8 ist platzsparend im rechten Winkel zum Querbalken 7 des Zwischendecks angeordnet.

Fig. 4 läßt eine in die Bordwand integrierte, aus einem entsprechend profilierten Seitenspannt 11 bestehende Stütze erkennen. Die Stütze weist an ihrem Ende eine seitliche Aussteifung auf. Auch der bei dieser Ausführung verwendete Selbstheber 8 ist mit zwei Hydraulikzylindern 9 ausgestattet und liegt platzsparend im rechten Winkel zum Querbalken 7 des Zwischendecks.

Fig. 5 läßt erkennen, daß die Stützen 6 von den Bodenwrangen 12 bis zu den Querbalken des Hauptdecks 13 reichen und mit diesen Bauteilen verschweißt sind. Stützen, Bodenwrangen und Decksquerbalken bilden Querrahmen, die durch die Querbalken 7 des Zwischendecks ausgesteift werden. Aus der Zeichnung ist weiter ersichtlich, daß die Selbstheber 8 des unteren Zwischendecks nach unten und die des oberen Zwischendecks nach oben vorstehen, so daß die Querbalken 7 beim Einrasten in die querverlaufenden Vertiefungen des Stauraumbodens ohne Zwischenraum aneinander liegen und nur der obere Selbstheber vorsteht, was auf das Ein- und Ausschwimmen der Leichter ohne Einfluß

ist. Die zwischen den Vertiefungen bestehenden Hohlräume sind für die Unterbringung von Ballast- und/oder Treibstofftanks 5 vorgesehen. Die Zeichnung läßt ferner erkennen, daß die Zwischendecks beim Ein- und Ausschwimmen der unteren Leichter 1 über die während der Fahrt einzunehmende Position hinaus angehoben sind, so daß zwischen den unteren Leichtern und dem darüber liegenden Zwischendeck ein genügend großer Sicherheitsabstand besteht. Daher können diese Manipulationen auch bei leichtem Wellengang durchgeführt werden. Nach dem Absetzen der unteren Leichter auf dem Stauraumboden wird der Abstand durch Absenken der Zwischendecks reduziert, so daß die Bildung von totem Raum verhindert und eine optimale Höhenschwerpunktage erreicht wird.

15 Fig. 6 zeigt, daß dasselbe Schiff auch mit Leichtern wesentlich größerer Bauhöhe beladen werden kann, zum Beispiel mit Flüssiggasleichtern, die mit isolierten und untereinander verbundenen Druckbehältern ausgestattet sind. Die Leichter 1 befinden sich in der für den Seetransport in Betracht kommenden Position. Die Zeichnung läßt erkennen, daß sich über den oberen Leichtern genügend Spielraum befindet, um die Zwischendecks während des Ein- und Ausschwimmens der unteren Leichter weiter anheben zu können. Aus der Zeichnung ist ferner ersichtlich, daß die Erfindung mit der gegenläufigen Anordnung der Selbstheber 8 auch die Möglichkeit geschaffen hat, das untere Zwischendeck an das obere heranzuführen und dessen Tragfähigkeit durch Aneinanderfügen der Querbalken 25 7 zu verstärken. Auf dem Hauptdeck sind mehrere Lagen Container verstaut.

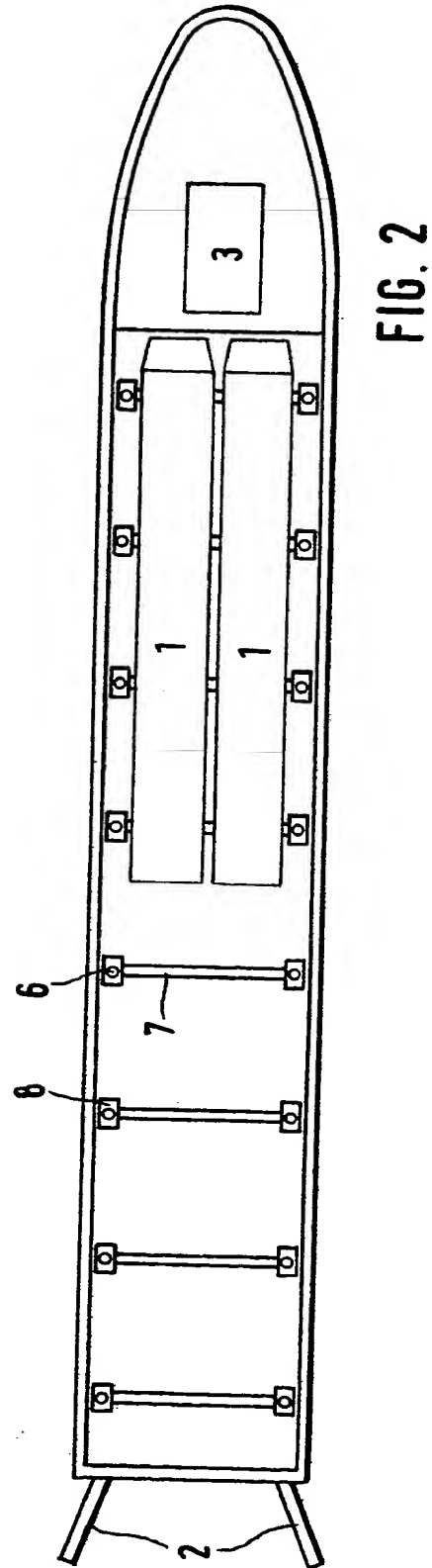
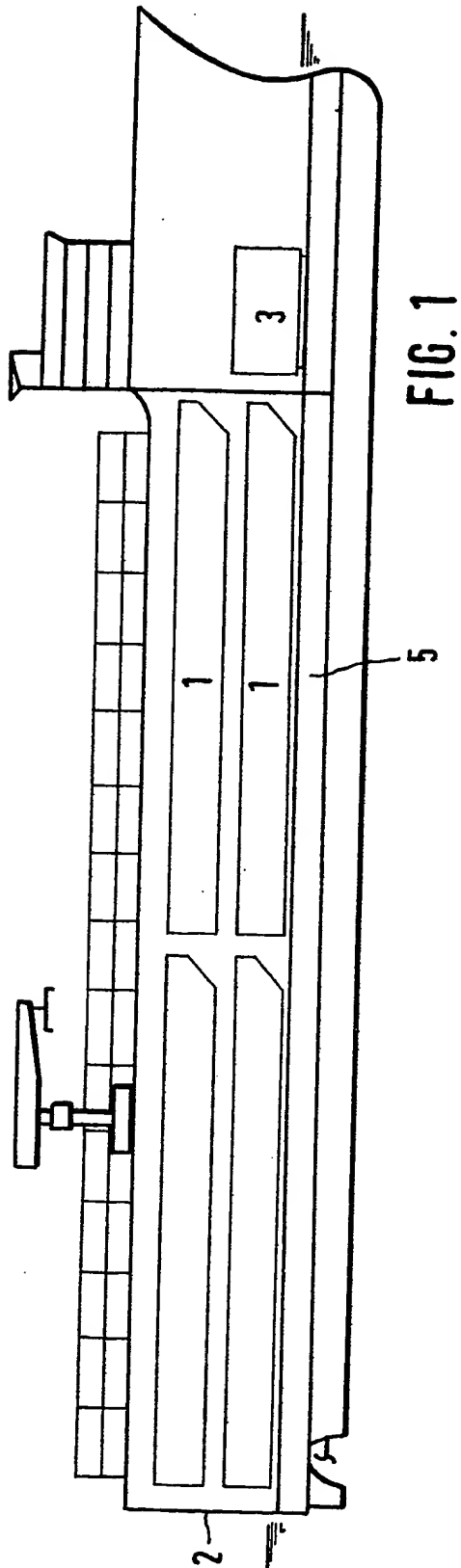
PATENTANSPRÜCHE:

1. Aus einem geschlossenen Rumpf bestehendes, für den Transport von nebeneinander, hintereinander und übereinander angeordneten Leichtern (1) vorgesehenes, wenigstens zwei Stau Ebenen aufweisendes und über eine verschließbare Heckpforte (2) zugängliches Dockschiff, bei dem die untersten Leichter (1) auf dem Stauraumboden aufliegen, dadurch gekennzeichnet, daß die oberen Leichter (1) auf aus Querbalken (7) bestehenden Zwischendecks aufliegen, die unter Verwendung von an den Querbalken (7) befestigten, hydraulisch betätigbaren Selbsthebern (8) an entlang der Bordwände in Abstand voneinander angeordneten und mit senkrecht verlaufenden Profilleisten versehenen Stützen (6) auf- und abwärts bewegbar und durch wieder lösbare Halterungen befestigbar sind, wobei der Höhenabstand der Zwischendecks voneinander regulierbar und der jeweiligen Bauhöhe der Leichter (1) anpaßbar ist.
2. Dockschiff nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Stützen (6) in der Weise in die Wandkonstruktion des Schiffes integriert sind, daß sie jeweils aus einem entsprechend profilierten, seitlich ausgesteiften und an der Innenseite senkrecht verlaufenden Seitenspannt (11) bestehen, der mit den Bodenwrangen (12) und den Querbalken des Hauptdecks (13) einen Querrahmen bildet, wobei die Zwischendecks in der Transportposition den Querrahmen in horizontaler Richtung aussteifen.

3. Dockschiff nach Anspruch 1,
dadurch g e k e n n z e i c h n e t , daß die
Stützen (6) frei stehen und mit den Bodenwrangen
(12) und den Querbalken des Hauptdecks (13) zur
5 Bildung eines Querrahmens verschweißt sind, wobei
die Zwischendecks in der Transportposition den Quer-
rahmen in horizontaler Richtung aussteifen.
4. Dockschiff nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
10 dadurch g e k e n n z e i c h n e t , daß die
Selbstheber (8) an den Enden der Querbalken (7) des
Zwischendecks mit wenigstens zwei Hydraulikzylindern
(9) ausgestattet sind und einen rechteckigen Grund-
riß aufweisen, der im rechten Winkel zum Querbalken
15 (7) liegt.
5. Dockschiff nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch g e k e n n z e i c h n e t , daß eine be-
liebige Anzahl von Querbalken (7) eines Zwischendecks
20 synchron schaltbar und die synchron geschalteten Quer-
balken (7) durch Längsbalken verbindbar sind.
6. Dockschiff nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch g e k e n n z e i c h n e t , daß die An-
25 tribsaggregate (3) im Vorderschiff angeordnet sind,
wobei die Kraftübertragung auf die im Hinterschiff
angeordneten Propeller auf elektrischem oder hydrau-
lischem Weg erfolgt.
- 30 7. Dockschiff nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch g e k e n n z e i c h n e t , daß die die
Zwischendecks bildenden Querbalken (7) in abgesenktem
Zustand in Vertiefungen des Stauraumbodens einrasten

und mit diesen abschließen, wobei die zwischen den Vertiefungen bestehenden Hohlräume als Ballast- und/oder Treibstofftanks (5) ausgebildet sind.

- 5 8. Dockschiff nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß von zwei übereinander liegenden Zwischendecks die Selbstheber (8) des unteren Zwischendecks nach unten und die Selbstheber (8) des oberen Zwischendecks nach oben vorstehen, so daß die Querbalken (7) der beiden Decks beim Einrasten in Vertiefungen des Stauraumbodens oder zwecks Erhöhung der Tragkraft in der Transportposition ohne Zwischenraum aneinanderfügbar sind.
- 10
9. Dockschiff nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß statt der hydraulisch betätigbaren Selbstheber (8) Spindeltriebe vorgesehen sind.



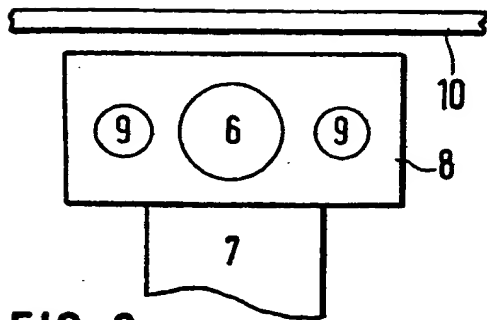


FIG. 3

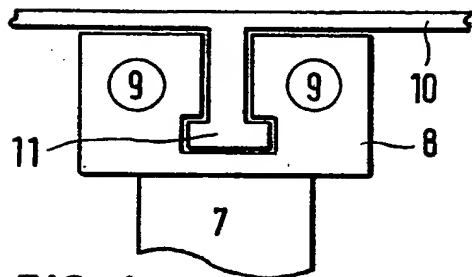


FIG. 4

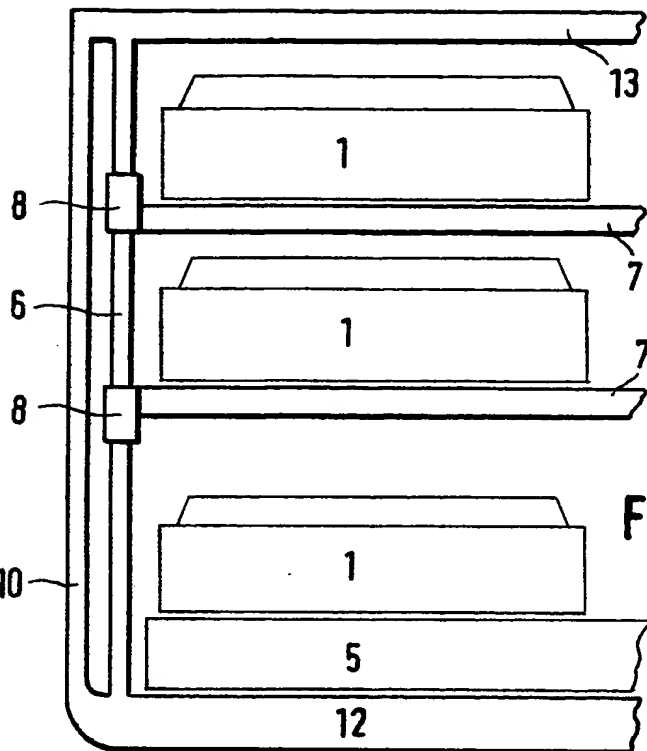


FIG. 5

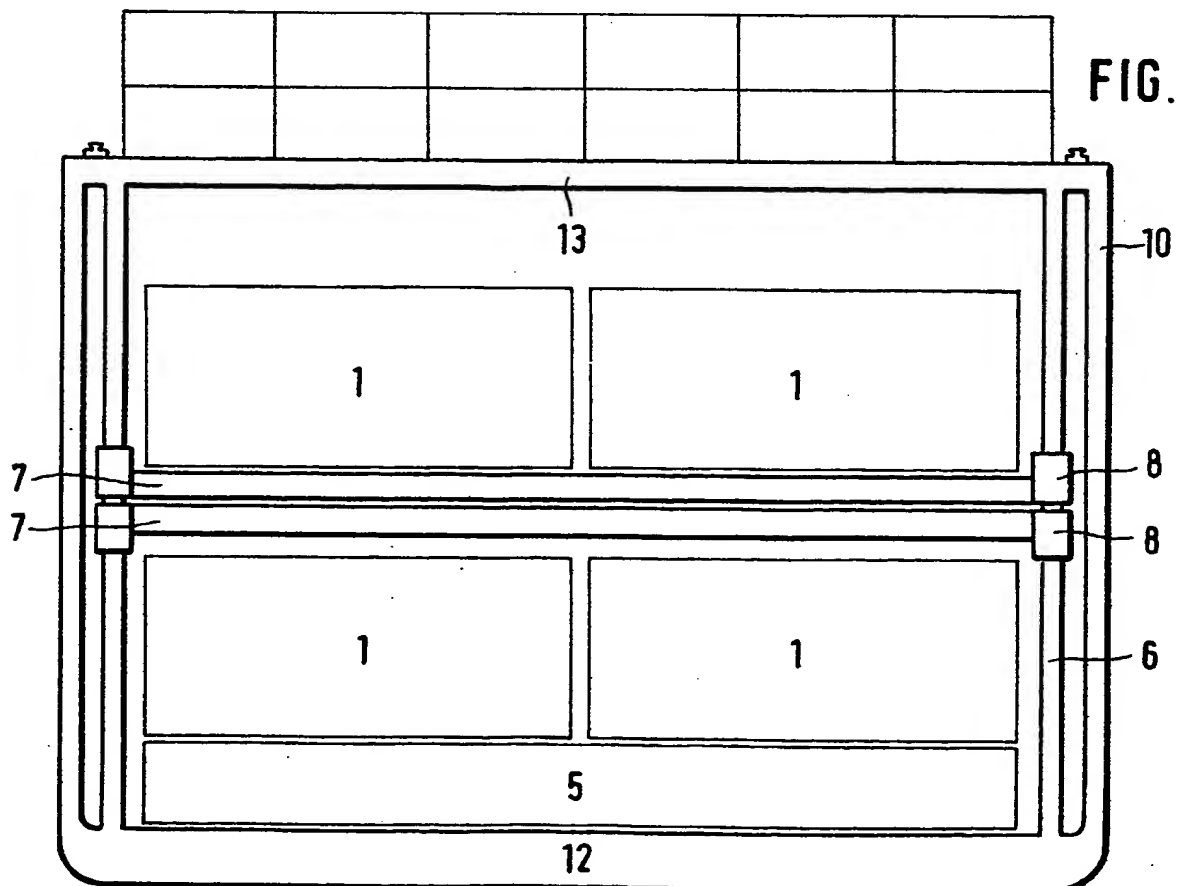


FIG. 6



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

0123704
Nummer der Anmeldung

EP 83 10 4117

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE

Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. 3)
X	GB-A- 20 756 (DEN OUDEN) (A.D. 1909) * Insgesamt *	1,2,7 9	B 63 B 35/42
Y	DE-A-2 402 708 (BROES) * Seite 8, Absatz 2 - Seite 10, ende: Figuren 2,3,16-22 *	1,2,5 7	
Y	FR-A-2 024 553 (BROES) * Seite 15, Zeile 18 - Seite 17, Zeile 1; Figuren 6-7 *	1,2,4 5,7	
E	DE-A-3 143 457 (THIELE) * Insgesamt *	1-8	
A	US-A-3 537 413 (FARELL) * Spalte 3, Zeilen 10-26; Figur 5 * -----	1,3,4 5,9	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl. 3) B 63 B
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 02-12-1983	Prüfer BRUMER A.M.
<div>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTEN</div> <div>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze</div> <div>E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, überein- stimmendes Dokument</div>			

EPA Form 1503, 03.82